



Cykelgarage

En litteraturstudie om cykelgarage och dess
samhällsnytta



Felix Brännlund

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land
Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala
Landskapsarkitektprogrammet 2011

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur, 2011, 15 hp på
landskapsarkitektprogrammet, Uppsala

© Felix Brännlund

Titel: Cykelgarage. En litteraturstudie om cykelgarage och dess samhällsnytta.

Engelsk titel: Bicycle garage. A study of bicycle garage and it's positive effects on the society.

Nyckelord: Cykel. Cykelgarage. Cykelparkering. Cykelplanering.

Handledare: Marina Queiroz, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Madeleine Granvik, SLU, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Omslagsbild: Modell över cykelgarage för Malmö stad, Testbedstudio Arkitekter Malmö

Sammanfattning

När samhället tvingas att anpassa sig efter klimatiförändringar och sinande oljeresurser uppkommer nya problem att handskas med för stadsplanerare. Cykelgarage, som är ett relativt nytt fenomen i Sverige, kan skapa bättre förutsättningar och erbjuda service för cyklister som parkerar vid stationer och resecentrum. De kan bidra till att få fler att cykla och att åka kollektivtrafik. I en framtid som ställer högre krav på en hållbar infrastruktur behöver vi satsa mer på kollektivtrafik och cyklism. Vi pratar om förtätning av våra städer och ser den positiva verkan det ger men det ställer samtidigt högre krav på stadsplaneringen. Cykelparkeringar blir en allt viktigare fråga där vi behöver tänka igenom hur man löser det på bästa sätt. Syftet med detta kandidatarbete är att undersöka de positiva effekter ett cykelgarage kan bidra med till stationer och resecentrum. Arbetet är en litteraturstudie och behandlar vad samhället och den enskilda cyklisten kan dra för nytta av cykelgarage och varför vi ska investera i dem. Det avser även att undersöka olika aspekter man bör tänka på vid planering, utformning och drift av ett cykelgarage. I resultatet framkommer att det finns en efterfrågan på cykelgarage. De kan bidra med positiva effekter för samhället genom att få fler personer att cykla och använda sig av kollektivtrafiken. I diskussionen framhålls att cykelgaragen framförallt kan bidra till att öka statusen för cyklismen genom att planerare visar att de prioriterar cyklister.

Abstract

Bicycle garage is a relatively new element in Swedish city planning. They can raise the standard of bicycle parking and offer service for bicyclists. At stations and travel nodes they are able to increase the number of people using public transports. In a time where city planners are talking about making the cities more dense it is a great task to make good use of the space between the buildings. Therefore bicycle parking is of importance, specially when the numbers of bicyclists are increasing. This bachelor's thesis aims to investigate positive effects with bicycle garages and why we should invest in them. It will investigate what they can offer the single bicyclist and what they can contribute with for the society. It also focuses on aspects of importance in planning, designing and operating a bicycle garage. It is a comparative literary study. The result shows that there is a market for bicycle garages. They have the capacity to increase the numbers of people using bike and public transports. Thereby it can contribute with positive effects for the society. The discussion part emphasises the possibility of giving priority to the bicycle in infrastructure planning and the good effects it can bring to the society. Bicycle garage can raise the position of the bicycle and make it a more accessible way of travel.

1. Inledning

Detta kandidatarbete handlar om cykelgarage. Det behandlar vad de kan bidra med till samhället och varför vi bör investera i dem. Intresset att skriva om ämnet väcktes från de diskussioner som förts under studietiden på landskapsarkitekturprogrammet. Under diskussioner kring samhällsplanering och infrastruktur har det återkommande dykt upp frågor om hur cykelplaneringen kan förbättras. Bilen som under decennier varit styrande inom stadsplaneringen börjar långsamt anpassa sig efter andra transportmedel men för det mesta står den fortfarande i fokus. För att få till en förändring tror jag att det behövs attitydförändringar gentemot de prioriteringar vi gör. Vi lever i en tid där det pratas mycket om klimathot och oljans sinande resurser som kommer tvinga oss att ställa om till ett mer resurssnålt och alternativt transportsystem i våra städer. Kollektivtrafiken och cyklismens andel av resandet borde därmed öka. För att förbättra konkurrenskraften för cykel i kombination med kollektivtrafik gentemot bilen och den frihet som bilen symboliserar måste det till extra resurser och prioriteringar. Byten mellan cykel och kollektivtrafik bör fungera enkelt och smidigt. Cyklisten måste känna sig prioriterad och erbjudas nödvändig service. Gärna något extra också. För att uppnå detta tänker jag att cykeln måste få en högre status i ett samhälle som vågar satsa mer resurser på vägnät, parkeringar och service för cykel. Om cyklismen ska öka måste man tänka på alla delar i kedjan. Där välplanerade cykelparkeringar saknas kommer det att hämma ökningen av cyklismen. Parkeringarna ska vara stöldsäkra, välfungerande och erbjuda service. Cykelgaragen är ett alternativ som uppfyller dessa krav och de kan även vara en möjlighet för att erbjuda extra service och bekvämlighet. I många andra länder har man redan under lång tid byggt kostsamma cykelgarage som blivit en självklar del av cykelinfrastrukturen medan vi i Sverige inte satsat pengar på denna typ av investeringar. När jag uppmärksammade flera planer att bygga cykelgarage på olika håll i Sverige blev jag intresserad av att studera vilka fördelar de kan ge. Eftersom det är ett relativt outforskat inslag i stadsbilden som dessutom är kostsamt så är det av samhällsintresse att reda ut vad de kan bidra med. Som landskapsarkitektstudent är jag intresserad av hur cykelgaragen kan komma att förändra infrastrukturen och stadsbilden. Som ett relativt nytt fenomen vet vi mycket lite om dess påverkan i vårt land.

1.1 Bakgrund

Planeringen av cykelparkeringar är en högst aktuell fråga i dagens transportberoende samhälle. Cyklismen ökar i landet och planeringen för cykeln prioriteras allt mer inom kommun och stat. För att möta framtiden på ett miljövänligt och hållbart sätt bör samhället ställa om till ett mer kollektivtrafikbaserat transportsystem. För att det ska fungera så optimalt som möjligt är det nödvändigt att tänka på alla delar i systemet. En viktig del för att kollektivtrafiken ska fungera på ett tillfredställande sätt vid framförallt de stora knutpunkterna är väl fungerande cykelparkeringar. Det måste finnas tillräcklig kapacitet och erbjudas valmöjligheter med olika prioritering i fråga om säkerhet, väderskydd och service. Cykelparkeringar kan utformas på flera sätt där olika lösningar skapar olika förutsättningar. Med dyrare cyklar uppkommer behovet av

säkrare cykelparkeringar som skyddar mot stöld och slitage. Då kommer cykelgaragen att spela en viktig roll.

Ett cykelgarage är en cykelparkering som antingen kan inordnas i en befintlig byggnad eller i ett hus för sig. Det är väderskyddat och har en hög säkerhet. Ofta finns service kopplad till cykelgaraget som kan erbjuda till exempel bevakning, försäljning, cykeluthyrning och reparation. I Sverige finns idag endast två cykelgarage. Det ena är Lundahoj som ligger vid stationen i Lund och som funnits och varit i drift sedan 1996. Det andra ligger vid Hyllie station i Malmö och invigdes i december 2010. Men flera nya projekt är på gång och trenden visar att det finns en efterfrågan. I länder som Holland, Tyskland och Danmark finns många etablerade cykelgarage sedan lång tid tillbaka. Man kan fråga sig varför Sverige som är ett cykeltätt land inte använt sig av cykelgarage tidigare. Detta trots att cykelgaraget Lundahoj enligt Malmö stad (2009) sedan starten 1996 fått ta emot studiebesök av representanter från många av Sveriges kommuner.

Jag vill med mitt arbete studera de erfarenheter som finns av cykelgarage. Jag vill visa för planerare och landskapsarkitekter vad ett cykelgarage kan bidra med till ett resecentrum. Arbetet är tänkt att ge en inblick i de problem och ställningstaganden man kan konfronteras med. Vidare ska det även kunna fungera som inspiration vid en projektering av cykelgarage.

1.2 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka de positiva effekter ett cykelgarage kan bidra med till ett resecentrum. Jag vill ta reda på vad samhället och den enskilda cyklisten kan dra för nytta av ett cykelgarage. Jag vill även undersöka vad man bör ha i åtanke vid planering, utformning och drift av ett cykelgarage.

1.3 Frågeställningar

Vad har ett cykelgarage för betydelse för ett resecentrum? Vilka positiva effekter för det med sig? Vilka aspekter bör man förhålla sig till och hur hanterar man dem vid en projektering?

2. Metod

För att svara på frågorna i detta kandidatarbete har jag gjort en litteraturstudie om cykelgarage. Jag har använt mig av litteratur om cykelparkeringar och cykelgarage och de effekter som de medför vid ett resecentrum. Jag har tittat på vad som gör ett cykelgarage bra och vilka aspekter som är viktiga att ta hänsyn till. Även vilka behov som finns från olika typer av brukare vid ett resecentrum för att se hur ett cykelgarage kan uppfylla behov som andra cykelparkeringar inte gör. Genom att studera exempel från andra städer undersökte jag hur man gjort och vad som fungerat på andra platser. I resultatet valde jag att använda mig av ganska många källor eftersom jag fick uppfattningen av att det inte fanns någon samlad forskning i ämnet. Det har gjorts flera mindre rapporter som i många fall saknar koppling till varandra. Denna saknad bekräftades i några av studierna. Jag

studerade också flera enkätundersökningar kring intresse och synpunkter på cykelgarage från olika platser i Sverige. Detta för att få en bild av vad de som använder parkeringarna efterfrågar och hur stort intresset för cykelgarage är. Enkätundersökningarnas reliabilitet kan i vissa fall diskuteras då de ofta utgår från att människor har tagit ställning till någonting de har lite kunskap om. De skiljer sig också åt från varandra därför att de utgår från olika platser med helt olika förutsättningar. Vissa tar med enbart cyklister medan andra tar med många som aldrig skulle använda sig av cykel. Men jag valde att studera dessa och använda mig av resultaten för att de säger någonting om allmänhetens uppfattning om cykelgarage och inställning till dem.

2.1 Litteratursökning

För att samla ihop ett underlag sökte jag litteratur i SLUs och Uppsala universitets bibliotekskataloger. Jag gjorde även artikelsökningar i databaserna Libris och Scopus. Jag sökte både på svenska och engelska, de sökord jag använde var bland annat ”cykelgarage”, ”cykelparkering” och ”cykel AND planering”. Genom att titta i referenslistorna på de arbeten jag studerade hittade jag fler användbara källor. Via mejlkontakt med Uppsala kommun, Analys- och teknikföretaget WSP och Stockholms stads utrednings och statistikkontor fick jag tillgång till ett flertal utredningar, rapporter, planeringsdokument och enkätresultat. I några fall var det svårt att hitta de förstahandskällor som refererades till. I enstaka fall använde jag mig då av andrahandskällor.

2.2 Avgränsningar

Jag avgränsade mitt arbete till att behandla enbart cykelgarage och valde att inte reda ut frågor kring utomhusparkeringar. Jag kommer inte att behandla dimensionering, mått och vilka standarder som är rekommenderade eller använts vid andra anläggningar varken för ett garage i helhet eller för enskilda parkeringar. Jag kommer inte att gå in på anläggningskostnader för cykelgarage.

3. Resultat

Nedan redovisas resultatet av mina studier. Först följer en redogörelse av hur cykelparkeringar och deras utformning påverkar användandet av cykeln som transportmedel. Sen följer en redogörelse kring de fördelar ett cykelgarage kan ge. Jag tar upp hur cykelgarage påverkar olika aspekter och hur man enligt litteraturen bör förhålla sig till dem under planering och projektering. I slutet följer ett avsnitt om efterfrågan och samhällsintresse.

3.1 Cykelparkeringars inverkan på kollektivtrafiken

Hur stor andel av resenärerna som anländer till ett resecentrum med cykel varierar kraftigt mellan olika orter och stationer. Variationen kan ha många bidragande orsaker och det finns förutsättningar som skiljer platser åt. Enligt rapporten *Trafik för en attraktiv stad* varierade andelen av de som anlände till en

tågstation med cykel mellan 7 och 37 procent på ett antal undersökta stationer i Skåne (Sveriges kommuner och landsting 2007). Två andra studier redovisar ett genomsnitt för alla stationer i Sverige av andelen som anländer till tågstationen med cykel. Ingelström (2005) uppskattar att det i genomsnitt är 9 procent som tar cykeln till eller från tåget vid svenska tågstationer. Halvarsson (2005) hävdar däremot att 13 procent av resenärerna tar sig till stationen med cykel. Skillnaden mellan studierna kan förklaras med att Ingelström även räknat med pendlare som tar cykeln *från* stationen vilket i jämförelse med de som tar cykeln *till* stationen inte är lika många. Genomsnittet blir därför mindre.

Vid jämförelse med andra länder framkommer det att andelen som anländer med cykel till stationer och resecentrum i flera fall är högre än i Sverige. Enligt Trafikverket (2010) cyklar till exempel 19 procent av tågresenärerna i Danmark till stationen och i Holland är motsvarande siffra 30 till 40 procent. Det kan ha olika förklaringar och det finns förutsättningar som skiljer sig åt mellan länderna i fråga om till exempel befolkningstäthet, cykeltraditioner och klimat. Men man kan ändå tänka sig att andelen i Sverige bör kunna öka. Enligt Trafikverket (2010) äger ungefär 90 procent av Sveriges befolkning en cykel och 39 procent bor mindre än 2 kilometer från en järnvägsstation. De menar att med anledning av detta borde det finnas en stor potential att öka andelen cyklister som väljer cykeln som transportmedel till stationerna.

Hur stor påverkan olika åtgärder har att öka andelen cykel- och kollektivtrafikpendlare är svårt att säga. I den litteratur jag studerat visar många resultat att cykelparkeringar kan spela en viktig funktion för användandet av kollektivtrafiken. Ett fungerande och effektivt system där cykel- och kollektivtrafik kopplas samman kräver välplanerade cykelparkeringar som erbjuder närhet till målpunkter, stödsäkerhet och service. Detta har blivit en uppmärksammas och viktig del i kommunernas och myndigheternas planeringsarbete de senaste åren men det saknas fortfarande mycket forskning och undersökningar om vanor, attityder och efterfrågan på bättre parkeringar. Jag har funnit det svårt att hitta samlade data för i vilken utsträckning olika faktorer påverkar cykelanvändandet. Flera undersökningar, där man genom till exempel intervjuer eller enkäter ställt frågor om cykelparkeringar, visar dock entydigt på att det finns en stor potential att genom förbättrade cykelparkeringar påverka cykelanvändandet. Hur stor påverkan och effekt olika förbättringsåtgärder ger är dock svårtytt och det finns ingen forskning där en klar bild kan ges. Det kan även ha att göra med att det är en komplex fråga med många parametrar som måste vägas in. Cykelparkeringsfrågan är nära sammankopplad med hur väl cykelnätet fungerar och hur väl kollektivtrafiken är integrerad för cykelpendlare. Det är ett helt system som måste fungera tillsammans och där varje del är viktig. Puscher, Dill & Handy (2010) betonar vikten av ett komplett system för cykelinfrastrukturen. Alla delar är beroende av varandra för att uppnå hög effektivitet. Det är lika viktigt med cykelinfrastrukturen, där cykelparkeringar ingår, som att arbeta med understödjande planeringsarbete, integrering med kollektivtrafiken och restriktioner för biltrafiken. De menar vidare att summan av förbättringsåtgärderna tillsammans är högre än summan av alla delar för sig eftersom de i många fall är beroende av varandra. Därför är det svårt att beräkna den påverkan en viss åtgärd har när den är integrerad i ett system och där alla delar är beroende och påverkade av varandra.

I rapporten *Trafik för en attraktiv stad* hävdar man, med hänvisning till uppgifter från Holland, att genom förbättrade cykelparkeringsåtgärder har man kunnat öka kollektivtrafiken med 10 procent på flera orter i Holland. Detta har man gjort genom att skapa bekvämare och säkrare parkeringar (Sveriges kommuner och landsting 2007). De menar alltså att det finns en potentiell möjlighet att öka kollektivtrafiken genom att öka mängden och kvalitén på cykelparkeringarna i anslutning till kollektivtrafiknoder.

Även om cykelparkeringar inte är den viktigaste komponenten för kollektivtrafiken i konkurrens med andra färdssätt så har cykelparkeringar en viktig roll att spela för att det ska fungera effektivt. Andra faktorer som till exempel kollektivtrafikens effektivitet, cykelnätets utbyggnad, hur cykelnätet ansluter till stationen och underhåll spelar möjligen en större roll. Men inte desto mindre är det en viktig och nödvändig del för helheten.

3.2 Stöldriskens inverkan på användandet av cykel

Enligt Boverkets (2009) sammanställning av den litteratur och forskning som finns om cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder råder stor osäkerhet kring vad som är av störst vikt för en god cykelparkering. Fyra aspekter som ansågs viktiga var: närhet – inga omvägar, tillräcklig kapacitet, stöldsäkerhet och väderskydd. Osäkerheten är dock stor kring hur egenskaperna kan rangordnas sinsemellan. Stöldsäkerheten är enligt litteraturstudien den faktor som enligt flest källor kan påverka cykelanvändandet till störst del. Där finns det tydligaste sambandet mellan förbättringsåtgärder och ökad cykeltrafik till kollektivtrafiknoder. När stöldsäkerheten vid en cykelparkering är bristfällig väljer många personer bort cykeln. Det gäller särskilt vid långtidsparkeringar där stöldsäkerheten värderas högt. Att stöldrisken är en viktig faktor styrks även i en studie från Naturvårdsverket (2005) där 28 procent svarade att de valt bort cykeln på grund av stöldrisk. Endast halva angav fler gånger än stöldrisken som orsak till att man valde bort cykeln.

Enligt en enkätundersökning av Ericsson (2000) om vanor kring cykelparkering svarade 35 procent att de skulle använda cykeln mer till arbete och skola om det fanns ”stöldsäkrare parkeringsmöjligheter för cykel”. 16 procent angav ”fler parkeringsmöjligheter för cykel” medan ”säkrare vägar” fick högst prioritet med 47 procent. Studien noterade dock att ”säkrare vägar” fick en lägre prioritet än de andra tillsammans. På det sättet värderas fler och säkrare parkeringar mer än åtgärder för säkrare vägar. Undersökningen tog med både cyklister och icke-cyklister som svarspersoner vilket skiljer ut den från många andra enkätundersökningar. Den räknar därmed även in potentiella nya cyklister och tar med dem i beräkningen av vad som efterfrågas.

Det finns flera utländska studier som visar på stöldsäkerhetens vikt för användandet av cykel. Flertalet holländska studier visar på en ökning av cykelanvändandet efter förbättringsåtgärder för cykelparkeringar. I en intervjustudie från Amsterdam svarade 25 procent att den viktigaste orsaken till att de valde att inte cykla var risken för cykelstöld. Andra studier från Holland visar att upp till 56 procent skulle cykla mer om det fanns tillgång till säkra cykelparkeringar med möjligheten att låsa fast cykeln (Håkansson 2008). Även om dessa studier inte är helt översättbara på svenska förhållanden så indikerar de att stöldsäkerheten är något som värderas högt av många cyklister. Det påverkar

med största sannolikhet cykelanvändandet och är något som måste fungera bra för att få fler att cykla.

Enligt Wardman, Tight & Page (2007) finns det en potential att förbättrade cykelparkeringar i sig kan bidra till att öka antalet cykelresor till arbete. De har gjort en grundlig studie över resvanor i Storbritannien med ett statistiskt signifikant resultat. Resultaten visar att ju mer förbättringsåtgärder som görs vid cykelparkeringarna ju fler använder dem. Då man skapat säkra inomhusparkeringar med tillgång till dusch ökar cykelanvändandet med 22 procent. Säker inomhusparkering kan vara i cykelgarage, cykelbox eller liknande. Studien behandlar cyklister i Storbritannien men resultatet borde ändå kunna ge indikationer på den potential som även kan finnas för svenska förhållanden. Likaledes behandlar den enbart cykelparkeringar i anslutning till arbetsplatser men borde ge ett liknande samband vid ett resecentrum där arbetspendlarresor också sker.

En negativ effekt av bristen på stöldsäkerhet är att människor i större utsträckning använder sig av äldre och mindre stöldbegärliga cyklar. Det medför i sin tur cyklar med sämre funktion och säkerhet (Sveriges kommuner och landsting 2007). Man kan anta att cykeln inte används i samma utsträckning när komforten är sämre. Trafiksäkerheten försämras och olycksrisken ökar med större andel sämre cyklar med till exempel dåliga bromsar.

3.3 Cykelgarage

Nedan följer en redogörelse av hur en cykelparkerings utformning påverkar olika aspekter och hur ett cykelgarage förhåller sig till dessa aspekter.

3.3.1 Stöldsäkerhet

Genom förbättringar av stöldsäkerheten finns en stor potential till att få fler personer att cykla. 2010 anmäldes 60500 cykelstölder i Sverige. Det är en minskning med 21 procent under de senaste 10 åren (Brottsförebyggande rådet 2011). Men det är fortfarande ”det vanligaste enskilda egendomsbrottet som allmänheten utsätts för”. Den dolda brottslighetens omfattning är också stor (Brottsförebyggande rådet 2008). Att många utsätts för cykelstölder i Uppsala framkom i en enkätundersökning utförd av Provos (2006) vid Uppsala centralstation. Resultatet visade att 25 procent av de svarande cykelpendlarna som brukade parkera sin cykel vid stationen hade fått den stulen eller vandaliserad.

Förebyggande åtgärder genom att till exempel använda cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen och bevakade cykelparkeringar minskar cykelstölderna. Insynsskyddade cykelrum kan däremot skapa förutsättningar för en gärningsman att agera i lugn och ro, i dessa skyddade rum stjäls ofta cykeldelar (Brottsförebyggande rådet 2008). Jag har inte funnit några undersökningar som visar på skillnaden i stöldsäkerhet mellan ett cykelgarage och ramställ för cyklar där det finns möjlighet att låsa fast sin cykel. Men sedan Lundahoj öppnade sin verksamhet med cykelgarage och bevakning av samtliga cykelparkeringar har det totala antalet cykelstölder på hela stationsområdet sjunkit med 55 procent (Malmö stad 2009). Troligtvis är det flera faktorer som tillsammans bidragit till minskningen av cykelstölder. Till exempel säkrare parkeringar, bevakning, bättre ordning och social kontroll. Möjligheten att genom

förbättringsåtgärder betydligt minska cykelstölderna vid ett resecentrum framgår tydligt i fallet Lundahoj.

3.3.2 Service

Service i anslutning till ett cykelgarage kan innefatta många olika saker. Allt ifrån luftpump, reparation, utlåning av verktyg för självservice, cykeluthyrning, försäljning, cykelkartor, tvätt, hjälm- och klädförvaring, wc och dusch. För att underlätta byten mellan cykel och kollektivtrafik kan biljettautomater för buss och tåg finnas i anslutning. Även realtidsupplysning med avgångstider och plattformsnummer för buss och tåg kan underlätta för cyklisten (Malmö stad 2009).

Att erbjuda denna typ av service i anslutning till cykelparkeringar kan bidra till fler positiva effekter än vad själva funktionen ger. Då visar man att planeringen för cyklister prioriteras högt vilket i förlängningen kan medföra en statushöjning för cykeln som transportmedel. I anslutning till ett cykelgarage finns möjlighet att etablera och samla många olika typer av servicefunktioner. Vid alla resecentrum oavsett storlek vore någon typ av service lämpligt där man till exempel tillhandahåller luftpump. Vid de större finns underlag för en mer omfattande service (Trafikverket 2010)

Att det finns en efterfrågan på service vid Uppsala resecentrum framkom i en enkätundersökning från Provos (2006). Resultatet visade att 75 procent av cyklisterna som parkerade vid stationen var villiga att använda sig av service i anslutning till parkeringen. Ett liknande resultat framkom enligt en studie utförd av Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2007) där två tredjedelar av de svarande sa att de var intresserade av att använda sig av service i anslutning till ett cykelgarage. Studien gjordes i samband med planering av cykelgarage vid stationerna Centralen, Karlberg och Södra station i Stockholm. I undersökningen angav man cykelreparation, cykelhandlare eller tillgång till cykeltvätt som exempel på olika typer av service.

Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2008) har gjort en utredning av efterfrågan på cykelgarage vid Slussen. Där frågade man pendlare från Nacka och Värmdö om deras intresse av cykelgarage. Av de pendlare som uppgett att de var intresserade av att använda sig av cykelgarage så trodde 75 procent att de även skulle använda sig av service i anslutning.

Trafikverket (2010) ser det som positivt att samla servicefunktioner i ett cykelgarage. Förutom att det medför bättre service för cyklisterna öppnar det också för möjligheter att täcka drift- och underhållskostnader genom att låta företag hyra in sig och bedriva delar av verksamheten.

De studier som undersökts pekar alla på att det finns ett underlag för serviceverksamhet vid resecentrum. Man bör anpassa omfattningen efter hur stort kundunderlaget är. Det kan framförallt hjälpa till att höja statusen för cyklismen och är ett tydligt sätt för planerare att visa att man prioriterar cyklisten.

3.3.3 Närhet

Den viktigaste prioriteringen för användandet av en cykelparkering är dess placering i förhållande till målpunkt. Det är den faktor som värderats högst i de allra flesta undersökningar som publicerats angående cykelparkeringar. I jämförelse värderas närheten högre vid korttidsparkering än vid långtidsparkering. Ett cykelgarage kommer främst locka långtidsparkerare som

ofta väger in fler aspekter än närheten. Men närhetens påverkan är ändå en viktig aspekt att förhålla sig till för ett cykelgarage.

Taylor & Halliday (1997) visade i en intervjuundersökning från Southampton hur högt personer prioriterade cykelparkeringens läge. De tillfrågade fick ett antal svarsalternativ och tilläts använda flera av dem. De två svarsalternativ som angavs flest gånger var ”närhet till målpunkt” som angavs av 86 procent av de som svarade medan 16 procent ansåg att ”stöldsäkerhet” var viktigt.

När cykelpendlare vid Uppsala centralstation i en enkätundersökning fick värdera vad de ansåg som viktigt för en kommande ombyggnad av området framkom det att närhet till målet var den viktigaste aspekten. 96 procent svarade att närhet till målet var mycket viktigt (Provos 2006).

Det finns olika standardmått och rekommendationer för hur nära målpunkten en cykelparkering bör placeras. Olika internationella utvärderingar rekommenderar allt från 25 meter (Statens Vegvesen 2002) till 250 meter (Malmö stad 2001) från målpunkten. En cyklist försöker alltid spara tid genom att parkera så nära målet som möjligt. Särskilt svårt är det att få en cyklist att parkera sin cykel bortanför målpunkten för att sedan gå tillbaka. Det kan avhjälpas genom att erbjuda olika standard på cykelparkeringarna, de närliggande kan ha lägre standard medan de längre bort erbjuder bättre och säkrare parkering. Maxavståndet från målpunkten bör inte vara mer än 200 meter (Halvarsson 2005). Det kan dock vara svårt att bestämma ett avstånd i meter då det kan variera från fall till fall vad som är rimligt.

När det inte finns tillräckligt med cykelparkeringar nära målpunkten väljer cyklister att parkera där de finner det lämpligt (Halvarsson 2005). Cyklisten väljer då att låsa fast cykeln vid till exempel en lyktstolpe eller ett träd vilket ger ett rörigt intryck och kan utgöra ett hinder för förbipasserande. Trafikverket (2010) påpekar att ett stort problem med felparkerade cyklar är att de kan utgöra hinder för funktionshindrade och räddningsfordon.

Det kan vara värt att tänka på hur mycket närheten till målpunkten spelar roll för hur en parkering kommer att användas. Enligt en undersökning kring efterfrågan på cykelgarage utförd av Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2007) svarade 76 procent att de ansåg att de skulle vara högst 100 meter mellan cykelgarage och spår. Enligt Malmö stad (2009) ansåg 60 procent av 600 tillfrågade pendlare vid stationen att närhet mellan parkering och målpunkt var viktigt eller mycket viktigt. Knappt var tredje tillfrågad var beredd att gå 100 meter.

Om mer avlägsna parkeringar kan erbjuda andra fördelar som till exempel service och hög säkerhet kan de överväga de negativa effekterna med ett sämre läge. Därför kan det vara motiverat att placera ett cykelgarage på ett lite längre avstånd. Halvarsson (2005) menar att cykelparkeringar i alla sammanhang bör placeras närmare målpunkten än närmsta bilparkering för att erbjuda bättre tillgänglighet än biltrafiken. Då visar man samtidigt att cykeln prioriteras som transportmedel.

Tommy Olsson, verksamhetsansvarig för Lundahoj cykelresecentrum, menar att det största misstaget med Lundahoj är placeringen av ingången. Om den legat vänd mot stationen istället för bort från den menar han att de betalande kunderna ökat (Malmö stad 2009).

Närheten är en mycket viktig aspekt att tänka på vid placeringen av cykelparkeringar. Men att ha olika typer av parkeringar kan skapa förutsättningar

för en gradering. De enkla korttidsparkeringarna kan placeras närmast målpunkten medan långtidsparkeringar som har mer att erbjuda i form av säkerhet, väderskydd och service kan placeras på ett längre avstånd utan att det blir för långt. Ett cykelgarage kan därför motiveras att inte placeras med närmaste avstånd till målpunkten. Något man därmed bör tänka på är att om cykelgaraget placeras i en utkant av stationen som man inte naturligt passerar förbi riskerar det att bli mindre använt eftersom människor ogärna tar omvägar. Om det placeras mer undangömt kan man också förlora den symboliska effekt som ett väl designat cykelgarage kan ha som statushöjande effekt. De som inte använder sig av cykelgaraget ser inte de som använder det och hur det fungerar. Jag tror därför att det är viktigt att lyfta fram ett cykelgarage med en central placering och visa upp det.

3.3.4 Trygghet

Trygghet är en viktig aspekt vid planeringen av cykelgarage. Det är inte bara stöldsäkerheten som är viktig utan man måste även kunna känna sig säker i ett cykelgarage. Risken att bli utsatt för våld eller vandalisering kan minskas genom god planering. Eftersom ett cykelgarage kan bli en instängd plats som kan upplevas otrygg är det viktigt att skapa öppna och ljusa cykelgarage med god insyn och framkomlighet. Vid en markparkering utomhus är man hela tiden bevakad av omgivningen. Ett cykelgarage har därför svårare att bli lika tryggt och måste därför planeras väl. Det bör uppföras så att det upplevs som en trygg plats att vistas på. Enligt Håkansson (2008) är tryggheten nära sammankopplad med lokaliseringen. När det rör sig mycket folk i närheten uppfattas det mer tryggt och en social kontroll bidrar till att minska skadegörelse och stöld.



Cykelgaraget vid Hyllie station i Malmö är luftigt och väl upplyst. Det har entréer i bågge ändor med en genomgående väg som skapar ett flöde. (Eget foto)

Ett cykelgarage bör vara upplyst eller ha bra ljusinsläpp för att höja säkerheten och tryggheten. Cykelgarage i markplan upplevs ofta tryggare då de har bättre förutsättningar för ljusinsläpp än de som ligger under markplan (Malmö stad

2001). För att höja säkerheten bör ett cykelgarage ha två ingångar för att skapa ett flöde genom det. Övervakningskameror eller manuell bevakning ökar också tryggheten (Malmö stad 2009). Trafikverket (2010) betonar också vikten av att ha flera ingångar. Då förhindrar man risken att bli instängd i cykelgaraget.

3.3.5 Skydd mot väder

När en cykel exponeras för regn och snö under längre tidsperioder riskerar cykelns metalldelar att rosta. Även solstrålning kan i längden skada sadel och gummidelar på cykeln (Håkansson 2008). Vinterunderhållet minskar eftersom ingen snöröjning är nödvändig (Trafikverket 2010). Enligt Malmö stad (2009) har det också visat sig att cykelparkering under tak medför bättre ordning. Man tvingas ställa cykeln på anvisad plats annars går man miste om det väderskydd taket ger.

Ett cykelgarage medför att cykeln står skyddad mot den påverkan vädret har när den står ute. Ett väderskydd kan även byggas som ett tak över en utomhusparkering. Men för att uppnå samma fördelar som ett cykelgarage ger måste taket dock vara tillräckligt dimensionerat och inte för högt så att snö och regn driver in från sidorna (Håkansson 2008).

3.4 Utformning av cykelparkeringar

Cykelställen kan utformas på olika sätt i ett cykelgarage. Ganska vanligt är att de placeras i två plan. Att använda sig av cykelställ i två plan är en yteffektiv lösning som sparar mycket plats men de är inte så användarvänliga. Man använder sig vanligtvis av en utdragbar skena som fälls ner där man placerar cykeln. När den ska fällas upp hjälper ofta en motvikt till att göra lättare att få upp cykeln. Om inte cykelgaraget är bemannat med personal som kan hjälpa till med av- och pålastning riskerar man att dessa platser utnyttjas mindre. För att avhjälpa det problemet kan man i så stor utsträckning som möjligt upplåta de övre platserna till uthyrningscyklar. Takhöjden måste även anpassas när man använder sig av tvåvåningsställ vilket kräver en höjd på minst 2,7 meter (Malmö stad 2009).

Enligt Provos (2006) enkätundersökning uttryckte 56 procent av de svarande att de inte var villiga att använda sig av parkeringar i två plan. Men man får då ta med i beräkningen att de flesta av de svarande aldrig använt sig av dessa ställ. De har enbart efter beskrivning och bilder bildat sig en uppfattning av hur cykelställen fungerar.

I ett cykelgarage kan det vara viktigt att tänka på de specialcyklar som idag börjar bli allt vanligare. Det kan till exempel vara trehjulingar, tandemcyklar och cyklar med karrar. Man kan med fördel avsätta en särskild yta för dessa (Malmö stad 2009).



Rymliga cykelställ i två plan vid västra station i Lund (Malmö stad 2001).

3.5 Efterfrågan och betalningsvilja

Det finns ett stort behov av att satsa på nya typer av cykelparkeringar i flera europeiska städer. Trafikplanerare och tillverkare av cykelparkeringar ser en stor efterfrågan på andra typer än traditionella framhjulsställ. Men det finns få utredningar kring efterfrågan av kapacitet och kvalitet (Jansson 2010). De få studier som gjorts visar dock på att många är intresserade av att använda cykelgarage och den service som kan tänkas finnas tillgänglig i anslutning till dem. De flesta studier är enkät- eller intervjustudier. De skiljer sig åt i fråga om förutsättningar och deras urval av tillfrågade är också olika. Därför är det svårt att dra några bestämda slutsatser men de är intressanta att studera och kan ge en fingervisning på hur stort behovet är. Vikten att göra grundliga undersökningar på plats vid en nyetablering poängteras i flera rapporter. Det är det enda sättet att få en uppfattning om behovet och efterfrågan just på den platsen eftersom förutsättningarna skiljer sig åt mycket från plats till plats. Eftersom det i Sverige bara har funnits ett cykelgarage under en längre period, Lundahoj, finns inte heller mycket erfarenheter om intresse och användarfrekvens för etablerade cykelgarage.

I en rapport från Stockholms stad utrednings- och statistikkontor (2007) intervjuades pendlare som tog cykel till eller från stationerna Centralen, Karlberg och Södra station i Stockholm. Av de svarande sa 69 procent ja på frågan om de skulle använda sig av ett cykelgarage, 19 procent trodde inte de skulle använda sig av ett och 12 procent visste inte.

Vid en studie kring efterfrågan på cykelgarage vid Slussen tillfrågades pendlare på Nacka och Värmdöbussarna samt Saltsjöbanan. Studien skiljer ut sig från många andra eftersom de tillfrågade inte valdes ut för att de cyklade utan för att de passerade platsen för ett tilltänkt cykelgarage. Därmed fångade man även upp åsikter från personer som inte cyklar. Det måste man ta i beaktning när man läser resultatet eftersom många inte intresserar sig alls för cykelförbättringsåtgärder. Flertalet har inte något intresse av att börja cykla och påverkas inte av några åtgärder. Orsakerna till att de inte väljer cykel kan vara olika, till exempel att de hellre går eller tycker att trafiksituationen är för tät och

trafikerad för att cykla. Resultatet visade att 60 procent inte var intresserade av att använda ett cykelgarage medan 22 procent visade ett visst intresse och 18 procent visade ett stort intresse. Men med tanke på det stora kundunderlag som pendlar denna sträcka, runt 19000 personer per dag, så är det 3400 personer som visat ett stort intresse av att använda sig av ett cykelgarage. Det kan även vara värt att räkna in den beräknade ökningen av pendlare som uppgår till 40 procent fram till 2030 (Stockholms stads utrednings- och statistikkontor 2008). Vid Slussen finns alltså ett stort intresse och undersökningen visar att många kommer att använda sig av ett eventuellt cykelgarage. Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2008) betonar dock osäkerheten kring hur de som har deltagit i undersökningen faktiskt kommer att använda sig av ett eventuellt cykelgarage.

Kostnaden för att parkera sin cykel i de cykelgarage som finns idag varierar mellan olika stationer. Ofta kan man lösa månads eller årskort men även dygnsparkering förekommer. På Lundahoj får man betala 5 kronor per dag, 20 kronor per vecka eller 50 kronor per månad. På ett år blir kostnaden 600 kronor. På Köpenhavs Hovedbanegårds cykelgarage är årskostnaden motsvarande 500 svenska kronor. På de mindre stationerna i Danmark vid till exempel Odense och Næstved är kostnaden mindre. Där kostar det runt 200 kronor per år (Malmö stad 2001). I Holland är årskostnaden motsvarande runt 780 svenska kronor (Halvarsson 2005).

Om man är villig att betala för att parkera sin cykel i ett bevakat cykelgarage och i så fall hur mycket varierar. Enligt Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2007) uppgav 45 procent av de tillfrågade cykelpendlarna i en enkätundersökning att de var villiga att betala för ett cykelgarage. De belopp som nämndes mest var 100 kronor per månad eller 10 kronor per dag. I en undersökning från pendlare vid Slussen gjord av Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2008) framkom att av de som var intresserade att använda sig av cykelgarage var knappt hälften beredda att betala mellan 1 och 100 kronor i månaden. En tredjedel kunde tänka sig att betala mer än 100 kronor i månaden och resterande kunde inte ange någon siffra. De tillfrågade fick själva välja vilken summa de kunde tänka sig betala. Medelvärde för samtliga av de som var intresserade av ett cykelgarage var 124 kronor per månad.

Provos (2006) har med utgångspunkt från enkätstudier dragit slutsatsen att det finns en betalningsvilja på 100-200 kronor per månad för att parkera sin cykel i ett cykelgarage vid Uppsala resecentrum. Man har också antagit att det finns en marknad för 200-400 cyklar för ett cykelgarage med dessa månadskostnader. Slutsatsen har dragits efter en enkätundersökning utförd 2006 där cykelpendlare tillfrågats om deras vanor och intresse för ett cykelgarage.

På Lundahoj hade man i början svårt att fylla upp alla parkeringsplatser för betalning. Särskilt de som var belägna lite längre ifrån spåren. En lösning har varit att försöka få företag att köpa in sig på platser vilket visat sig framgångsrikt. Genom att erbjuda reserverade platser målade i företagets färg med tillhörande låsbara förvaringsboxar har man fått Tetra Pak att köpa in sig på 33 platser. Flera andra företag har också visat intresse (Malmö stad 2009).

3.6 Samhällsintresse

Att bygga och driva ett cykelgarage kostar mycket pengar. Särskilt i jämförelse med de kostnader som blir för en vanlig markparkering. Enligt norska studier

menar man att för att det ska vara lönsamt att bygga och driva ett bevakat cykelgarage med cykelverkstad i anslutning bör det ha en kapacitet för 2000 cyklar (Sykkelhåndboka 2002). Jag har dock inte funnit någon mer studie som stödjer denna tes och många cykelgarage i drift har mindre kapacitet.

Halvarsson (2005) menar att man bör ha i åtanke de mycket större kostnader och markanspråk exploateringen av ett bilparkeringshus innebär men som är ett så självklart inslag i alla svenska städer. Det kan sätta ett cykelgarage i rätt perspektiv. Istället för att jämföra med kostnaderna för en vanlig utomhusparkering för cyklar kan man sätta det i förhållande till de summor samhället satsar på parkeringshus för bilar.

I flertalet fall drivs cykelgarage med bevakning, skötsel och underhåll på kommunal basis. Om bevakning och skötsel finns i anslutning till ett cykelgarage brukar arbetsområdet även innefatta övriga markparkeringar. Även om cykelgaraget har en liten kapacitet och inte är vinstinbringande i sig kan de effekter som det med tillhörande service för med sig bidra till kostnadsbesparande effekter för samhället. Det beror på hur situationen i övrigt ser ut och vilka andra positiva effekter cykelgaraget kan bidra med. En stor samhällsbesparande effekt är minskningen av cykelstölder. Ett cykelgarage med bevakning kan påverka cykelstölderna på ett positivt sätt. När man vid en etablering av cykelgarage även innefattar bevakning och patrullering av övriga cykelparkeringar samt underhåll och bortforsling av överblivna cyklar kan effekterna vid hela stationsområdet bli mycket positiva. Enligt Malmö stad (2009) så har cykelstölderna vid stationen i Lund minskat med 55 procent sedan Lundahoj öppnade och började bedriva bevakning.

Driften av ett cykelgarage med dess service kan drivas på antingen kommunal basis eller marknadsbasis. För en väl fungerande drift är det viktigt att verksamhetens ansvarsfördelning är tydlig. Stat eller kommun kan ta ett basansvar medan privata aktörer driver vissa delar. Det finns flera exempel på hur cykelgarage med service drivs. I Tyskland drivs ungefär 80 procent av cykelstationerna, så kallade Fahrradstationer, av kommun, stat eller cykelorganisationer medan 20 procent drivs privat. Lundahoj finansieras med statligt bidrag och med stöd av EU projekt (Halvarsson 2005).

Hur driften av ett cykelgarage med tillhörande service drivs ger olika förutsättningar för dess omfattning och innehåll. Lundahoj drivs som offentlig verksamhet och får därför inte konkurrera med cykelhandeln. Det medför att verkstaden inte kan erbjuda reparation eller service till privata kunder utan tar bara hand om kommunens egna cyklar och hyrcyklar. Ingen försäljning av till exempel hjälmar, cykellampor eller lås kan heller erbjudas (Malmö stad 2009). Att all verksamhet drivs kommunalt kan alltså innebära begränsad service. Med en privatägd verksamhet kan alla kunder erbjudas service och efterfrågan kan mötas på ett bättre sätt. Men en kommundriven verksamhet kan underlätta för att skapa ordning vid parkeringarna runt hela området vid en station. Då kan verksamheten, som den till exempel gör på Lundahoj, även innefatta bevakning av cykelparkeringarna på hela stationsområdet. För att kunna driva den bevakande och ordningshållande verksamheten som inte är så vinstbringande har man enligt Malmö stad (2009) enbart en heltidsanställd vid Lundahoj. Den övriga arbetskraften kommer från arbetspolitiska åtgärder. På detta sätt kan ett samhällsnyttigt arbete utföras som hade varit svårt för ett privat företag att driva eftersom det inte är vinstdrivande.

4. Diskussion

Syftet med detta kandidatarbete har varit att undersöka positiva effekter med cykelgarage och vad samhället och den enskilda cyklisten kan dra för nytta av dem. Arbetet avsåg även att undersöka olika aspekter vid planering, utformning och drift av ett cykelgarage. Jag kommer i följande avsnitt först behandla hur den metod jag valt att besvara frågorna på har fungerat och vilka felkällor som kan tänkas finnas. Sen följer en diskussion kring de resultat som uppkommit av studien och hur jag ser på framtiden för cykelgarage i Sverige.

4.1 Metoddiskussion

Eftersom cykelgarage är ett relativt nytt fenomen i Sverige finns det inte så mycket samlad information och erfarenheter. De rapporter som finns kan i många fall vara svårtolkade och särskilt avsaknaden av före- och efterstudier gör det svårbedömt att visa på vilka fördelar och positiva effekter som ett cykelgarage kan ge. De enkätundersökningar som finns där cyklister och pendlare blivit tillfrågade om deras intresse för cykelgarage måste tolkas på rätt sätt. Eftersom man får utgå ifrån att de flesta aldrig har använt sig av cykelgarage är det svårt att uppskatta i vilken utsträckning de svarande skulle använda det vid ett förverkligande. De utländska studier som tas med i arbetet kan också vara svårtolkade eftersom de utgår ifrån andra förhållanden än svenska. Det kan skilja sig i till exempel befolkningstäthet, cykeltraditioner och klimat. Därför blir de inte fullt applicerbara för svenska förhållanden men jag anser ändå att de har en så stor relevans för att tas med.

4.2 Resultatdiskussion

Ett av de tyngst vägande argumenten som jag ser det för att en kommun ska satsa stora pengar på cykelgarage är den statushöjande effekt för cyklismen som det kan medföra. Ett cykelgarage kan samla service och erbjuda säkra, bekväma och skyddade parkeringar i nära anslutning till kollektivtrafiken och kan därmed bidra till en statushöjning av cykeln som transportmedel. Ett cykelgarage kan erbjuda service och bekvämligheter som en vanlig cykelparkering inte kan. Det är en ny typ av anläggning som vi inte tidigare haft i Sverige och dess effekter är inte så noga utredda. Jag tror att de har en stor potential att få flera att välja cykeln och ofta i kombination med kollektivtrafiken. Genom att inte bara erbjuda nödvändig service och säkerhet utan även tillhandahålla något extra är ett effektivt sätt att höja statusen och skapa nya förutsättningar för cyklister och pendlare som inte tidigare funnits. Det kan till exempel vara tillgång på lunch eller uppehållsrum där man bekvämt kan invänta sin anslutning med kollektivtrafiken. Genom allt detta får man en starkare konkurrent till privatbilismen. Att fler använder cykeln i kombination med kollektivtrafiken gynnar kollektivtrafiken vilket går i linje med vad samhället strävar efter för en bättre miljö- och transportpolitik.

Halvarssons (2005) uppmaning att vi bör betänka de stora kostnader som läggs ner på parkeringshus för bilar är en relevant åsikt. Om man jämför dessa

kostnader med de kostnader som läggs ner på cykelparkeringar får man ett annat perspektiv. Detta till skillnad från om man bara betänker den kostnadsökning ett cykelgarage medför jämfört med vanliga markparkeringar för cyklar. Det handlar om att ändra attityder och en diskussion om vad vi bör satsa pengar på. Som alltid är det en prioriteringsfråga men det handlar om vart samhället är på väg och vilka omställningar vi vill och kommer tvingas att göra. Jag tror att cykelgaragen kan vara ett bra sätt för att visa att man verkligen vill satsa på cyklisten. Genom att satsa stort har man möjlighet att få mycket tillbaka.

Om samhället satsar på en förbättrad cykelinfrastruktur, vilket jag tror är någonting vi bör göra för att möta framtiden på ett hållbart sätt, kommer det oundvikligen att behövas tillräckligt med cykelparkeringar. Därför är cykelparkeringar en fråga som bör utredas mer och få ta större plats i planeringen än tidigare. Jag tror att det då är viktigt att man kan erbjuda olika typer av cykelparkeringar som tilltalar olika typer av brukare. Då har cykelgaragen en viktig del att fylla. Genom att erbjuda inte bara säkra, bekväma och väderskyddade parkeringar utan även parkeringar med extra komfort och mångsidig service kan man locka fler och nya användare. Man kan lättare fånga upp användare som tidigare åka bil på grund av avsaknaden av god komfort.

Jag tror även på att lyfta fram cykelgaragen genom en central placering och med en god arkitektur. På det sättet visas tydligt att man prioriterar cyklisten. Det krävs för att ändra attityder. Detta arbete tar inte upp hur man skapar en god arkitektonisk kvalitet på cykelgaragen. Men att i planeringen ha en förståelse för att det måste få kosta pengar och ta tid att projektera är en viktig poäng att lyfta fram. En funktionell arkitektur som uppfyller sitt ändamål på bästa sätt är grundläggande vid en konstruktion av detta slag. Men jag vill även lyfta fram det viktiga symbolvärde som det kan bli och därigenom medföra andra positiva effekter. Därför är arkitekturen av stor vikt.

Även om det som det har påpekats i arbetet är befogat att placera ett cykelgarage på lite längre avstånd från målpunkten än enkla korttidsparkeringar så är det ingen bra lösning om det placeras i ett undangömt hörn. När det inte syns och märks att folk använder ett cykelgarage kan de statushöjande effekterna gå förlorade. Det blir även svårt att angöra på ett naturligt sätt om det inte är placerat i ett stråk där man rör sig.

En viktig aspekt tror jag är att tänka långsiktigt hur ett cykelgarage ska fungera. Alla funktioner måste inte finnas med från första början. I takt med att folk vänjer sig med att använda ett cykelgarage kan efterfrågan öka. Då vet man också bättre vad som efterfrågas vilket kan tillföras eftersom. Därför kan det vara bra att planera in utrymme för utbyggnader och en utökning av serviceverksamheten. Särskilt i områden med stark tillväxt och där man räknar med en stark ökning av kollektivtrafiken.

Efterfrågan på cykelgarage framkommer tydligt i många av enkätundersökningarna jag studerat. På flera håll i Stockholm är procentsatsen av de som är villiga att använda cykelgarage inte så hög men där är istället kundunderlaget väldigt stort. En efterfrågan är då bättre att mäta i antal personer. Enligt Provos (2006) finns det en marknad för 200-400 cyklar i ett cykelgarage vid Uppsala resecentrum om det kostar mellan 100-200 kronor att parkera. Det är en relativt liten del av den totala mängd cykelställ som finns runt stationen. Det är också ett litet antal platser i jämförelse med andra cykelgarage. Man får ta med i beräkningen är att deras uppskattning grundar sig i en enkätundersökning på

plats. De tillfrågade har i de flesta fall aldrig använt ett cykelgarage och kan ha svårt att ta ställning till hur det kommer förhålla sig till det om det blir verklighet. Man kan också tänka sig att en del som idag inte cyklar till stationen på grund av olika orsaker, till exempel risken för cykelstöld och bristen på service, kanske ser en möjlighet att börja göra det om ett välfungerande cykelgarage finns på plats. Eftersom studien bara tog med cyklister utelämnades denna grupp. I Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2008) rapport om efterfrågan på cykelgarage vid Slussen tar man upp den stora osäkerhet som finns i de svar de tillfrågade ger. Hur de kommer att agera om väl ett cykelgarage kommer på plats är svårt att spekulera i. Eftersom det bara har funnits ett cykelgarage i drift i Sverige har man även haft svårt att jämföra med andra liknande förhållanden. Man har tittat på utländska exempel där förhållandena ofta skiljer sig väsentligt åt på många punkter. Men jag tror att efterfrågan är stor och när cykelgaragen blir ett mer vanligt inslag i utomhusmiljön kommer de vara en självklarhet. Folk måste först känna till att de finns för att sen lära sig att använda dem och kunna utnyttja de fördelar de ger. När man dessutom fångar upp företag som kan använda sig av reserverade ytor där man skapar en VIP-känsla, som man gjorde vid Lundahoj för att fylla upp de tomma platserna, kan marknaden bli ännu större för cykelgaragen. Jag tror att cykelgarage är något som kan bidra till att förändra vårt sätt att se på cyklismen. De kan tillsammans med andra satsningar och förbättringsåtgärder skapa nya förutsättningar för att färdas med cykel.

Referenser

- Boverket (2010) *Gör plats för cykeln - Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra. Vägledning och inspiration för planering av cykelparkering vid stationer och resecentra*. Karlskrona: Boverket
- Boverket (2009) *Planera för cykelparkering vid stationer och resecentra! Redovisning av regeringsuppdrag (M2009/2355/H) att utarbeta vägledning för hur frågan om cykelparkering ska beaktas i den fysiska planeringen*. Karlskrona: Boverket
- Ericsson, U. (2000). *Ökad cykelpendling, men hur?: En undersökning om attityder till cykling bland boende i innerstadsnära bostadslägen*. Stockholm: Utrednings- och statistikkontoret
- Halvarsson, P. (2005) *Cykelhantering vid stationer*. Borlänge: Banverket
- Håkansson, P. (2008) *Cykelparkeringsplatser och deras betydelse för cyklandet. Rekommendationer för planering av cykelparkeringsplatser*. Lund: Lunds Tekniska Högskola
- Jansson, K. (2010) *Kunskap och studier om cykelparkeringar i andra länder*. Stockholm: WSP Samhällsbyggnad.
- Malmö stad (2009) *Cykelgarage - inspiration, idéer och hårda fakta för dig som planerar för cykel i stan*. Malmö: Malmö stad
- Malmö stad (2001) *Förslag till utformning och dimensionering av cykelparkeringar inomhus*. Handbok utförd av NovaPlan AB. Malmö: Malmö stad
- Naturvårdsverket (2005). *Den samhällsekonomiska nyttan av cykelåtgärder. Rapport 5456*. Stockholm: Naturvårdsverket
- Provos (2006) *Cykelparkering vid resecentrum. En undersökning bland Uppsalas cyklister oktober/november 2006*. Beställare: Uppsala Kommun. Uppsala: Provos Research AB
- Puscher, J., Dill, J. & Handy, S. (2010). *Infrastructure programs and policies to increase cycling: an international review*. Preventive Medicine, vol. 50, sid 106-125. Elsevier
- Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2008) *Cykelgarage vid Slussen – Intresset bland pendlare med kollektivtrafik från Nacka/Värmdö*. Stockholm: Stockholms stad

Stockholms stads utrednings- och statistikkontor (2007) *Behov av cykelgarage – En studie bland cyklister som parkerar i cykelställen utanför pendeltågstationerna Centralen, Karlberg och Södra Station*. Stockholm: Stockholms stad

Sveriges kommuner och landsting (2007) *Trafik för en attraktiv stad*. 2. utg. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting

Trafikverket (2010) *Den goda staden. Cykelparkering vid resecentrum*. Trafikverket

Wardman, M., Tight, M. & Page, M. (2007) *Factors influencing the propensity to cycle to work*. Transportation Research Part A: Policy and Practise. Vol. 41, Issue 4, sid. 339-350. Elsevier

Elektroniska dokument:

Brottsförebyggande rådet (2011) *Cykelstöld*. Tillgänglig:
http://www.bra.se/extra/pod/?action=pod_show&id=13&module_instance=2
[2011-04-11]

Brottsförebyggande rådet (2008) *Brottsutveckling i Sverige fram till år 2007*
Tillgänglig:
http://www.bra.se/extra/faq/?module_instance=2&action=question_show&id=478&category_id=0 [2011-04-11]

Ingelström, A. (2005) *Tåg och cykel*. Banverket: Borlänge.
Tillgänglig:
http://www.trafikverket.se/PageFiles/1753/tag_och_cykel_regeringsuppdraget_2005.pdf [2011-05-25]

Statens Vegvesen (2002) *Sykkelhåndboka. Utformninga av sykkelanlegg*.
Håndbok 233 12.03. Norge.
Tillgänglig: http://www.vegvesen.no/_attachment/69912/binary/34600 [2011-05-25]

Taylor, S & Halliday, M (1997). *Cycle parking supply and demand*. England:
Transport Research Laboratory
Tillgänglig: http://www.dft.gov.uk/adobepdf/165240/244921/244924/TAL_7-97 [2011-04-25]